Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 110

НА ТРАССЕ КОНЦЕПТ-КАРЫ

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00110

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 110, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, г. Москва, ул. Золотая, д. 11.
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 000 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 11.09.2020.
Дата выхода в свет: 26.09.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 (слева) © РИА Новости, (справа) © Valera N. Trubin/Wikimedia Commons; 7 (вверху) © ShinePhantom/Wikimedia Commons, (внизу) © РИА Новости; 8 (вверху) © Денисов Роман/Фотохроника ТАСС, (внизу) © частная коллекция; 9 © Joost J. Bakker/Wikimedia Commons; 10 (вверху слева) © Imperial War Museums/Wikimedia Commons, (вверху справа) © East news, (внизу) © Jim Linwood/Wikimedia Commons; 11 (вверху) © Library and Archives Canada/Wikimedia Commons, (в середине) © Harry Mitchell/Wikimedia Commons, (внизу слева) © AlfvanBeem/Wikimedia Commons, (внизу справа) © Harry Mitchell/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка наружной ручки правой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

На трассе концепт-кары

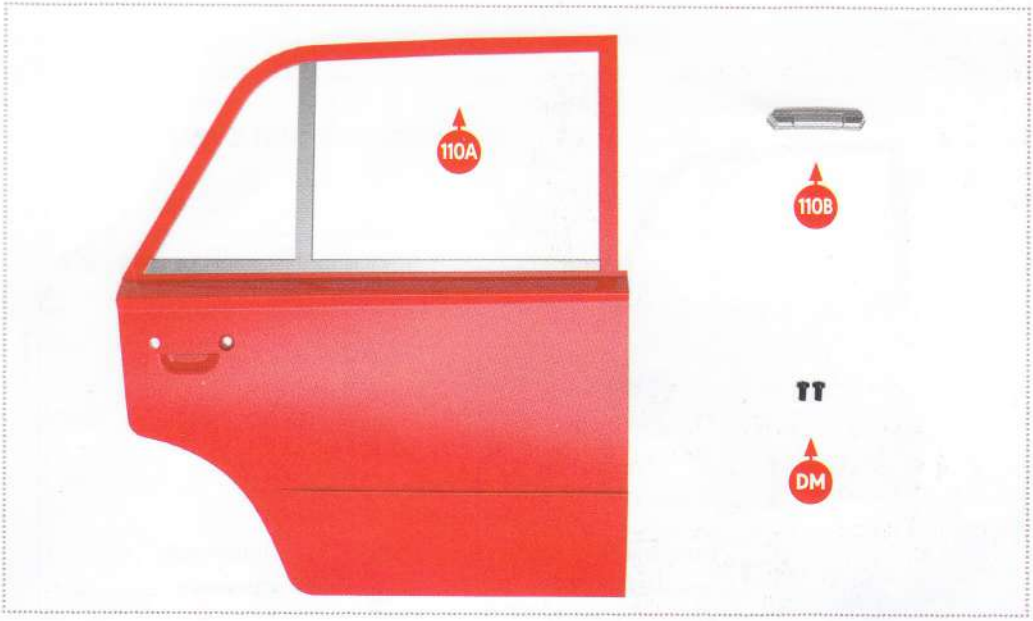
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Служака «Остин Тилли»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка наружной ручки правой задней двери

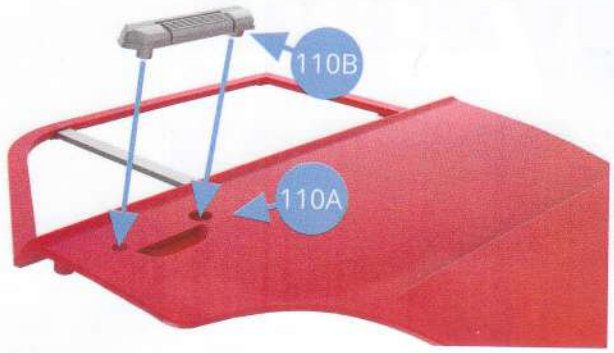
Используя детали, полученные с этим номером, установите ручку на наружную панель правой задней двери вашей модели ВАЗ-2101.



- 110A Наружная панель правой задней двери
- 110B Наружная ручка двери
- DM Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

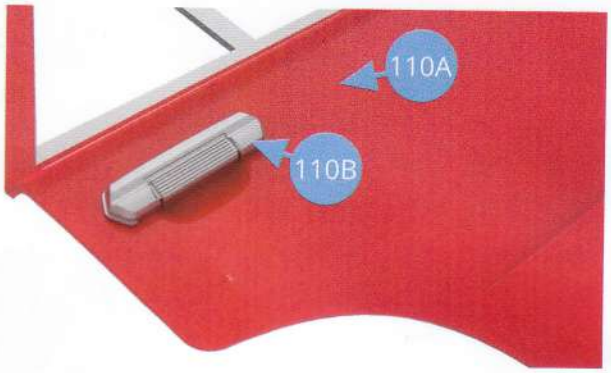
Схема сборки

1



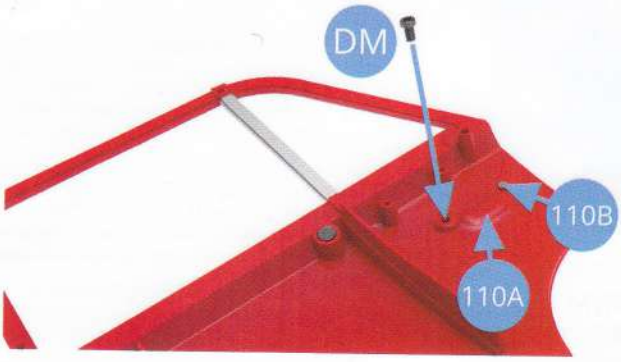
Установите наружную ручку двери 110B на наружную панель правой задней двери 110A.

2



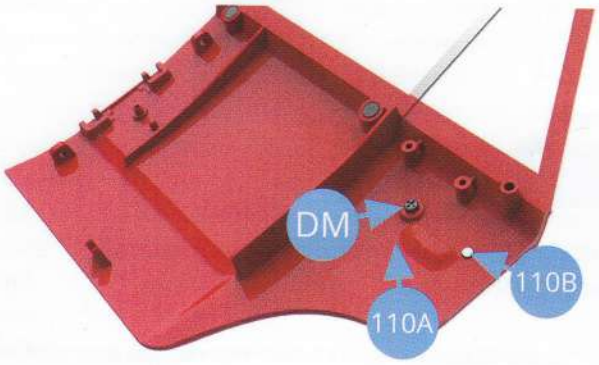
Наружная ручка двери 110B, установленная на наружную панель правой задней двери 110A, крупным планом.

3



Закрепите наружную ручку двери 110B на наружной панели правой задней двери 110A с ее внутренней стороны винтом DM.

4



Общий вид места крепления наружной ручки двери 110B винтом DM с внутренней стороны наружной панели задней левой двери 110A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

На трассе концепт-кары

Работа над созданием различных конструкций электромобилей была возобновлена на ВАЗе в 1990-е годы. Несмотря на известные трудности этого периода, тольяттинцам удалось добиться заметных успехов.

Модель городского электромобиля «Гном» разработана по инициативе совета молодых специалистов АвтоВАЗа и под руководством П. Прусова. 1993 год.

Конечно, речь не идет о сколько-нибудь масштабном серийном производстве. Выпускались небольшие партии электромобилей, а чаще – опытные образцы или концепт-кары. Но процесс шел!

Герои сказок

Первой, вполне удачной и неплохо отметившейся на нескольких международных соревнованиях электромобилей конструкцией этого периода стала «Ока-электро». В этом, да и в большинстве других случаев, в основу электромобиля было положено автомобильное шасси. Точно так же поступили и со следующим электромобилем, созданным на базе микролитражки ВАЗ-1151 «Гном».

Идею создания этого миниатюрного автомобильчика подал в 1988 году П. М. Прусов, бывший тогда заместителем главного конструктора АвтоВАЗа.

«Донором» для изготовления микроавтомобиля ВАЗ-1151 послужила «Ока», у которой еще сильнее укоротили платформу, позаимствовав 30-сильный двигатель и все узлы ходовой части. Длина «Гнома» составляла всего 2,65 м, а масса не превышала 500 кг. При этом салон был рассчитан на четырех

Четырехместный электромобиль, созданный на базе ВАЗ-1111 «Ока». Применение электрического привода делает машину нетоксичной и бесшумной. Современная фотография.

пассажиров с посадочной формулой 2+2: два полноценных передних кресла для взрослых и два места сзади для детей.

Экспериментальный автомобиль ВАЗ-1151 «Гном» был представлен на Московском автосалоне в 1992 году. Изначально планы по производству «сказочного» автомобиля были весьма серьезными: ожидалось, что в год с конвейера будет сходить до десяти тысяч таких «малышей». Один из вариантов организации производства предусматривал выпуск машин на мощностях фирмы «Теза» в городе Шуя Ивановской области, но в итоге проект так и не был реализован из-за отсутствия инвестиций.

Спустя два года после появления «Гнома» АвтоВАЗ представил новый автомобиль, разработанный на его базе, – ВАЗ-1152 «Эльф». Крошечный пляжный кроссовер отличался солидным дорожным просветом – 215 мм, чего удалось достичь в том числе установкой 13-дюймовых колес. Была установлена и серьезная металлическая защита под картером двигателя. Салон у «Эльфа» сделали двухместным, боковые двери убрали, а вместо жесткой крыши применили съемный тент. Необходимую жесткость кузову на случай переворота призван был обеспечить трубчатый каркас безопасности. Вот эти-то машинки послужили основой для создания новых электромобилей. Сначала появилась электрическая версия «Гнома», а затем и «Эльфа».

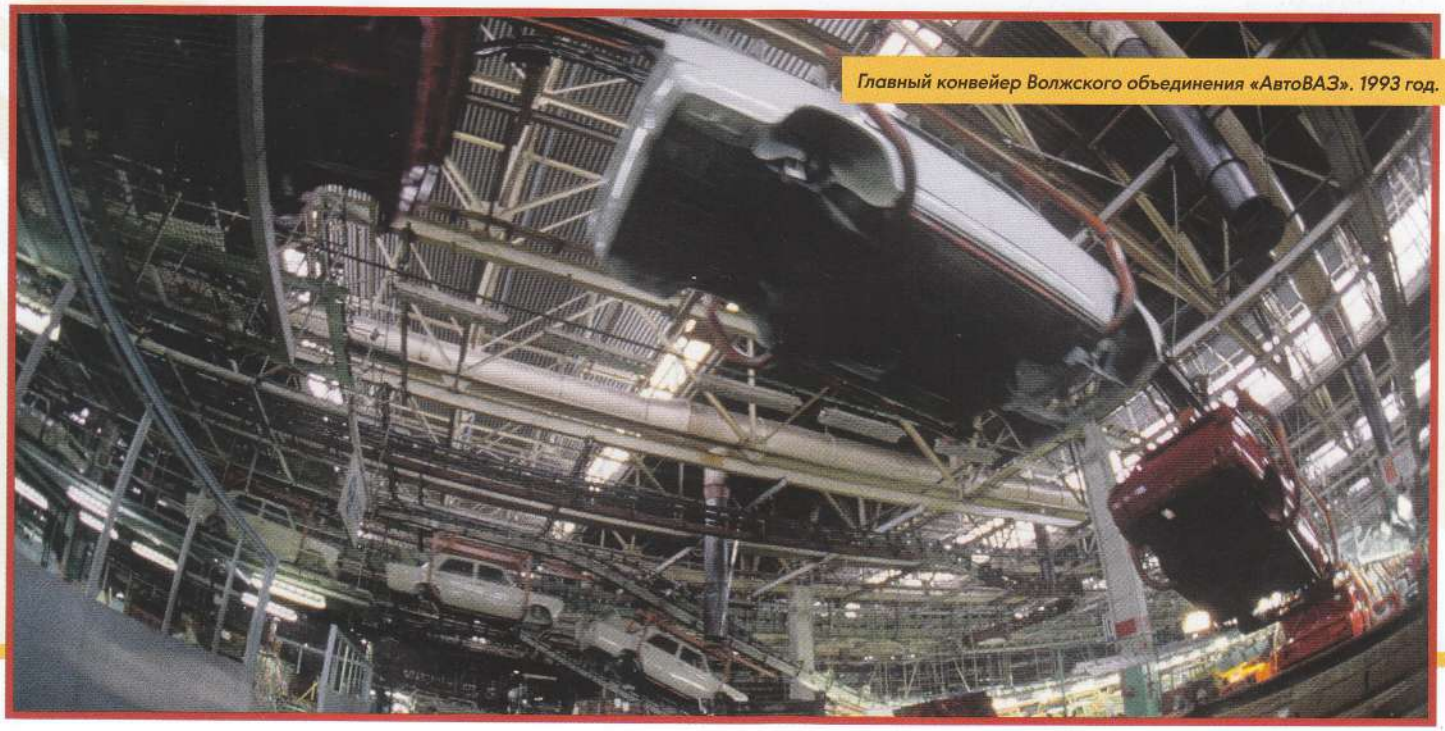
Электромобиль ВАЗ-1151 «Гном». Современная фотография.

Мал, да удал!

Автомобиль «Эльф» и электромобиль «Гном» были экспонатами 66-го Международного автомобильного салона в Турине в апреле 1996 года. А вот электромобиль «Эльф-электро» сумел поучаствовать и в международных соревнованиях. Речь идет о ралли в Монте-Карло в октябре 1996 года. Участник этих событий конструктор А. Дегтярёв (вместе с С. Аглотковым входил в экипаж «Эльфа») вспоминал: «Надо сказать,

На пределе компактности

Для большей компактности моторный отсек «Гнома» скомпоновали настолько плотно, что поднятый капот не обеспечивал необходимого доступа к силовому агрегату. Так что для проведения ремонта конструкторы предусмотрели возможность демонтажа передней панели кузова.



Главный конвейер Волжского объединения «АвтоВАЗ». 1993 год.

Электромобиль ВАЗ-1111 на выставке объединения «Логоваз» в выставочном центре «Манеж». 1993 год.

что "Эльф" изначально готовился как выставочный экспонат. Но ситуация изменилась, и электромобиль стал участником ралли.

"Эльф" был доставлен в Монте-Карло из Тольятти, а две "Оки" - прямо из Турина (после ралли "12 электрических часов").

Наши электромобили осматривались и принимались технической комиссией с особыми придирками. По правилам соревнований зарядное устройство должно быть укомплектовано кабелем 25 м (на практике хватало и 3 м), были ужесточены правила безопасности.

Когда принимали "Эльф", комиссары ралли вообще не хотели допускать его до гонок, мотивируя тем, что это - игрушка, а не автомобиль.

Но нам удалось убедить комиссию в надежности нашего электромобиля, к тому же нас поддержали немцы из Международной федерации автоспорта.

В конце концов "Эльф" был принят в число участников ралли и стал настоящим украшением соревнований. И не только. Никто не предполагал, что эта игрушка заставит изрядно поволноваться именитых участников ралли. Как они ошиблись, недооценив ее!

Но вот все формальности утрясены, получены стартовые номера, мы на старте. Наш "Эльф" по списку участников под 13-м номером, но на суеверном Западе такого числа нет - нам был присвоен № 14.

Из приборов можно было пользоваться только показателями счетчика пройденного пути. Но на "Эльфе" панель приборов - от "копейки", точность показаний - один километр, а по легенде необходимо иметь точность в десяток метров.

Для точного ориентирования во времени в ближайшем спортивном магазине купил секундомер - секундное опережение графика наказывается одинаково с минутным опозданием! Опаздывать вредно, а спешить еще хуже!

Первый день прошел для наших экипажей вполне прилично: мы с Аглотковым шли ровно, но в число лидеров не попали. Во второй день вышли на третье место.

На заключительном этапе мы заняли второе место по спортивным показателям в своем классе прототипов и первое место по показателям экономичности. Экономику считали в закрытом парке по показаниям персональных электросчетчиков при зарядке аккумуляторных батарей».

Электромобиль ВАЗ-1152 «Эльф». Современная фотография.

Служака «Остин Тилли»

Мобилизация гражданских легковых автомобилей, находящихся в собственности частных лиц и различных невоенных организаций, широко практиковалась во всех странах – участницах Первой и Второй мировых войн. Изъятие автомобиля у владельца предполагало последующий возврат или финансовую компенсацию. Хотя на компенсацию были способны только державы-победительницы (за счет контрибуций с побежденных).

По понятным причинам такая мобилизация в начале Второй мировой войны имела меньший размах, чем в начале Первой. Автозаводы быстро перешли на выпуск как армейских автомобилей, так и милитаризованных версий гражданских машин.

Вспомогательные «остины»

В Великобритании класс последних получил общее название «Лайт Утилитис» (Light Utilities), то есть «легкие общего назначения», или «вспомогательные». В разговорной же речи слово Utility обычно сокращали до прозвища Tilly («Тилли»). Наиболее популярным автомобилем данного класса в английской армии стал «Остин» (Austin). Легковые автомашины этой фирмы начали службу в войсках задолго до начала Второй мировой войны. С 1932 года армия эксплуатировала четырехместные седаны «Остин Тен» (Austin Ten) с двигателем мощностью 10 л. с. В 1930-е годы в войска поступала и туристская версия с двухдверным открытым кузовом и двигателем мощностью 7 л. с. – «Остин Севен» (Austin Seven). В мае 1939-го ей на смену пришла модель «Остин Эйт» (Austin Eight). Спустя четыре месяца грянула война, и все три модификации широко привлекались для несения штабной, связной и различных вспомогательных служб. В апреле 1940 года началось серийное производство новой модели «Остин 10HP G/YG» (Austin 10HP G/YG) с кузовом

Автомобиль «Остин Тилли». Современная фотография.

Принцесса Елизавета меняет колеса у автомобиля «Остин Тилли». 1940-е годы.

Принцесса Елизавета у автомобиля «Остин Тилли» во время учебы на водителя санитарного автомобиля. 1940-е годы.

«пикап» и колесной формулой 4×2, получившей название «Остин Тилли» (Austin Tilly). Эта простая по конструкции и очень живучая машина оснащалась 4-цилиндровым рядным карбюраторным двигателем Hillman G3-222AB объемом 1184,5 см^3 и мощностью 30 л. с. при 4100 об/мин, а также четырехскоростной синхронизированной коробкой передач. Для автомобиля полной массой 1263 кг двигатель был слабоват, поэтому его скорость не превышала 50 км/ч. Металлическая двухместная кабина была открыта сзади. Часть машин оборудовалась двумя дополнительными складными сиденьями. Характерной деталью внешнего облика «Тилли» было запасное колесо, перевозимое на крыше кабины. На крыше же иногда монтировался кронштейн для крепления ручного пулемета «Брен». Эта версия отличалась от гражданских модификаций упрощенной решеткой радиатора и установкой так называемых боевых колес. Последних, имевших «вездеходный» рисунок протектора, по идее, должно было быть четыре, но на практике ими часто оснащали только задний мост.

Августейший шофер

Водителем одного из автомобилей «Остин Тилли» (Austin Tilly) была принцесса Елизавета (будущая королева Великобритании Елизавета II). В феврале 1945 года Елизавета вступила в «Женскую вспомогательную территориальную службу» (Women's Auxiliary Territorial Service – WATS) и прошла подготовку как водитель санитарного автомобиля. Существует фотография, запечатлевшая, как юная принцесса меняет колеса у «Остина Тилли» (Austin Tilly).

Автомобиль «Остин Эйт». Современная фотография.

Помимо фирмы «Остин», автомобили общего назначения выпускали фирмы «Моррис» (Morris), «Стэндард» (Standard) и «Хиллмен» (Hillman). Все они имели грузопассажирские кузова. При этом «Моррис» и «Хиллмен» внешне были почти идентичны «Тилли». Выделялся только «Стэндард», имевший вертикальное ветровое стекло и сплошной брезентовый верх.

На военной службе

К классу автомобилей общего назначения вплотную примыкали и совсем гражданские машины с кузовами салун (Saloon) и турер (Tourer) (в нашей стране эти кузова более известны под названиями «седан» и «кабриолет»).

К первым относился «Форд WOA1» (Ford WOA1), выпускавшийся с 1939 года. Этот четырехдверный седан приспособили для военной службы, укоротив крылья и установив упрощенную решетку радиатора. Часть машин оснащалась «пустынными» колесами размером 9.00-13.

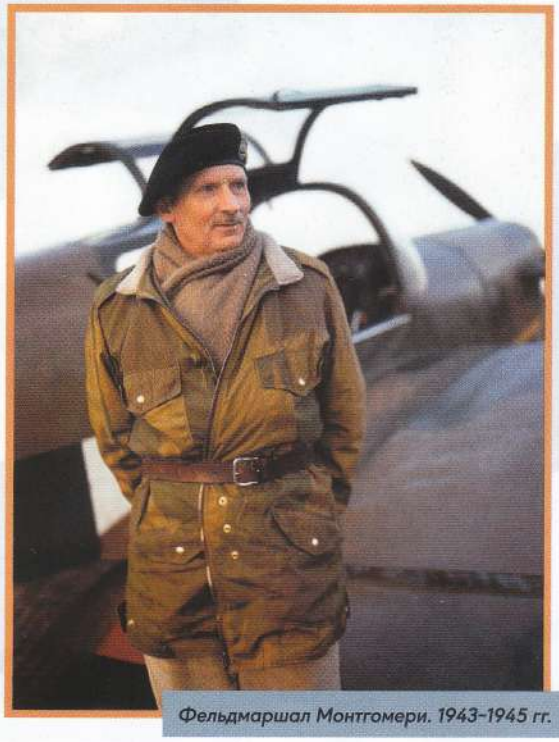
Комфортабельный «Хамбер Снайп» (Humber Snipe) использовался в армии в качестве штабного автомобиля для старших офицеров. Выпускались три варианта машины, базировавшихся на довоенном шасси «Супер Снайп» (Super Snipe) - седан, кабриолет и тяжелый общего назначения. Шасси послужило базой и для создания легкого 0,8-тонного грузовика.

Наиболее известной версией этой машины, без сомнения, является кабриолет - во многом благодаря фельдмаршалу Монтгомери, предпочитавшему его другим маркам и сменившему за войну три таких машины. Одна из них - «Олд Фейтфул» (Old Faithful, «Старый служака») - находится ныне в музее.

Все вышеупомянутые автомобили, наряду с многочисленными достоинствами, имели один очень существенный для военного автомобиля недостаток - привод только на задние колеса. Поэтому появившийся в ходе Второй мировой войны специализированный полноприводной армейский автомобиль «Виллис МВ» (Willys MB) довольно быстро начал вытеснять милитаризованные гражданские машины из всех сфер военного применения.

Тем не менее выпуск «Остин Тилли», например, продолжался всю войну и прекратился только в августе 1945 года. К этому моменту заводские цеха покинули 29 128 автомобилей этой марки. Они находились в британской армии до начала 1950-х годов. Многие потом передавались в гражданские организации, где продолжали эксплуатироваться еще долгие годы.

Автомобиль «Остин Тен». Современная фотография.



Фельдмаршал Монтгомери. 1943-1945 гг.

Салон автомобиля «Супер Снайп Олд Фейтфул», принадлежавшего фельдмаршалу Монтгомери. Современная фотография.

Автомобиль фельдмаршала Монтгомери «Супер Снайп Олд Фейтфул». Современная фотография.

В НОМЕРЕ 111

- ОБИВКА ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- «НИССАН АЛЬМЕРА»: ВОСТОЧНАЯ ПРИНЦЕССА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ПРАВОЙ ЗАДНЕЙ ДВЕРИ
- ПОДЛОКОТНИК
- ВНУТРЕННЯЯ РУЧКА ДВЕРИ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!